

Những “thợ săn” trên biển

Xuất phát từ vùng biển dưới chân đèo Cả, họ tiến về phía đông chừng hơn trăm hải lý (xấp xỉ 200 Km) rồi từ đó dọc theo chiều dài bờ biển, họ đi săn lùng những con mồi. Có lúc vào tới Kiên Giang, Phú Quốc; có lúc lại ra tới tận Hải Phòng, Quảng Ninh... Trong những chuyến biển dài trên dưới hai chục ngày ấy, có lần họ ghé lại Quảng Ninh, lên bờ về Hà Nội thăm lăng Bác rồi mới quay trở lại, xuống tàu để về Phú Yên. “Với dân biển tụi em, quả thực tàu là nhà, biển là quê hương anh ạ”. Ấy là lời bộc bạch của họ...

1.

Xuất phát từ Nam Mỹ, chúng tôi vượt Thái Bình Dương, ngược lên phía bắc tới vùng biển thuộc đảo Hải Nam (Trung Quốc); qua bờ biển Việt Nam, hướng về phía Bru- Nay rồi từ đó lại trở về Nam Mỹ; Khép kín hành trình trong một năm trời. Cách đây chừng mười năm, chúng còn là những con vật bị tẩy chay ở Việt Nam bởi theo quan niệm của dân địa phương, phàm những con cá lớn ngoài đại dương đều là giống ăn thịt người. Theo một số ngư dân ở đây kể lại, vào khoảng thời gian từ những năm 1978- 1980, khi làn sóng vượt biên đang rộ lên ở vùng này, đã có người tìm được cả nhẫn vàng và đồng hồ trong dạ dày của chúng. Thực hư thế nào thì chưa rõ, nhưng trong bụng một con cá mà chúng tôi bắt được trong chuyến đi này thì có cả...mảnh vỡ của Tivi và một số ốc vít thật. Có lẽ chính vì vậy mà cho tới tận bây giờ, theo lệ của dân biển, người bắt được con mồi vẫn là người được hưởng chiếc bao tử và bộ lòng của chúng...

Về tên gọi, dân địa phương quen gọi chúng là cá Bò gù, có lẽ căn cứ vào vóc dáng; cũng có một số người gọi nôm na là cá Mập, có lẽ do tính phàm ăn. Còn tên chính thức của chúng đã được ghi nhận tại các văn bản của chính quyền là cá Ngừ Đại dương. Khác với những con cá Ngừ mà xưa nay ta vẫn tiếp xúc, chúng sống ở những vùng nước sâu và có trọng lượng tới hàng tạ, với hai hàm răng sắc lẹm đến lạnh người... Nhìn những con cá đen trùi trùi nằm chềnh ềnh mà đuôi vẫn không chạm tới mặt đất, cảm giác rờn rợn lại càng kích thích phiêu lưu; để rồi cái ngán ngại của quãng thời gian hàng chục ngày lênh đênh trên biển không còn đủ giữ chân tôi lại nữa. Và thế là trên chuyến tàu ra khơi hôm ấy có thêm một “ngư dân” tự nguyện..

2.

Khi biết tôi có ý định theo tàu đi câu cá Ngừ đại dương, bạn bè ở Phú Yên nhìn từ đầu đến chân rồi bảo: “Sức ông may ra chịu nổi. Trước đây đã có hai tay phóng viên ảnh của TTXVN đi một chuyến rồi; say sóng chỉ là một chuyện, nhưng coi chừng buồn lắm đó. Nhưng ông đã

có tiền chưa? ”- “Tiền gì vậy? ” - “Tiền đặt cọc. Dân biển ở đây có quy định mỗi người lạ xuống tàu đều phải đặt cọc từ 10 đến 15 triệu đồng. Đó là khoản tiền đủ chi phí cho một chuyến biển; phòng khi ông đau ốm hoặc say sóng phải bỏ dở chuyến đi để đưa ông vào bờ thì ông sẽ phải chịu toàn bộ khoản chi phí đó...”. 10 triệu, biết lấy đâu ra bây giờ... Thôi thì đã chơi, chơi tới bến. Sẵn có chiếc xe máy đem theo, nay xuống biển không cần nữa, đặt luôn. Cũng may mà được chấp nhận. Ông Hoè, chủ tịch phường 6 thị xã Tuy Hoà, nơi có bến tàu tôi sẽ đi, nói như phân bua: “Anh phải thật thông cảm với họ. Mỗi chiếc tàu của họ, nhỏ thì 300- 400 triệu đồng, lớn thì cũng phải 700- 800 triệu; chi phí mỗi chuyến đi cũng hàng chục triệu đồng, bao nhiêu gia đình đều trông chờ vào đấy cả nên họ cũng phải thận trọng”. Còn ông Bảy Sốt, chủ tàu thì bảo: “Cốt là để chú phải lượng sức mình và có thêm trách nhiệm với anh em thôi...”. Nhưng khi được biết tôi từng là lính xe tăng, lại cũng từng “hành quân” ra tới Trường Sa thì ông cười thật to và vỗ mạnh vào vai tôi: “Được! ”...

3.

Rời bến từ 11giờ 30 phút, ra tới cửa sông Đà Rằng , chiếc tàu, thực ra chỉ là một chiếc ghe tải trọng chừng 5 tấn, neo lại để làm lễ cúng thủy thần, nghi lễ gần như bắt buộc của dân biển trước mỗi chuyến ra khơi. Nhìn vẻ mặt thành kính và thái độ thận trọng của mọi người trên tàu, cái cảm giác linh thiêng chợt ủa đến. Chỉ một lát nữa thôi, 9 con người nhỏ nhoi này sẽ dẫn mình ra giữa biển khơi trên một con tàu cũng nhỏ nhoi không kém để vật lộn với cuộc mưu sinh. Điều gì khiến họ có đủ can đảm và sức mạnh để ra đi, đối mặt với sóng gió, với cô đơn và với bao bất trắc để rồi một ngày kia lại trở về nguyên vẹn?... Kinh nghiệm ư, sức khỏe ư, độ tin cậy của phương tiện ư?... Hình như tất cả đều chưa đủ. Họ còn phải có một lòng tin vào những điều may mắn nữa. Họ tin sự chân thành của họ sẽ được Thần biển thấu hiểu, phù hộ và che chở; Họ sẽ bắt được nhiều cá, sẽ bình yên trở về... Khi mà cuộc sống, sự tồn tại của mỗi con người đặt vào một nơi càng khắc nghiệt bao nhiêu thì người ta càng cần phải có một lòng tin lớn lao bấy nhiêu. Chẳng thế mà những người đi biển có không biết bao nhiêu điều kiêng cử: kiêng không lật cá khi ăn vì cho rằng đó là biểu hiện dấu hiệu lật thuyền; kiêng không ngồi lên trên mũi tàu vì nơi đó được coi là “bàn thờ” để thờ cúng thủy thần; kiêng không ngồi tựa lưng vào sọt đựng lưới, đựng dây câu vì cho rằng làm như vậy sẽ không bắt được cá; kiêng không ngồi bó gối trên tàu vì ngồi bó gối là biểu hiện của sự thất bại... Nhưng quan trọng nhất vẫn là sự trong sạch của mỗi người. Đêm trước ngày đi biển, không ai được quan hệ với vợ. Để có một chuyến

biển bình an, trọn vẹn, họ tin rằng họ phải đem xuống biển một cơ thể lương thiện và một tâm hồn trong sáng cùng sự thủy chung của những người đang chờ đợi họ trên bờ... Những con người vẫn được coi là “ăn sống nói gió” ấy từ thẳm sâu vẫn mang một nỗi niềm trong veo như vậy đó.

Khi bữa ăn trưa kết thúc, con tàu quay mũi về hướng đông. Mỏm Đá bia trên đỉnh đèo Cả thấp dần, thấp dần phía sau lưng; dưới mạn tàu, nước chuyển dần từ màu nâu của phù sa sang màu xanh nhạt của nước xạ hai (nước lợ vùng cửa sông), rồi tới màu xanh đậm của nước biển. Giờ đây trước mặt chúng tôi chỉ còn những sóng và sóng...

4.

Khi chiếc điện thoại di động hiện lên hàng chữ NO NETWORK (dấu hiệu báo đã ra ngoài vùng phủ sóng), tôi rơi vào cảm giác cô đơn đến cùng cực. Vốn đã quen với cuộc sống đầy đủ báo, đài, vô tuyến và điện thoại; sự thiếu vắng thông tin làm cho người ta dễ sợ hãi, như một kẻ bị lãng quên. Bên cạnh tôi, anh em trên tàu, mà người ta vẫn gọi là dân bạn, từ dùng chỉ những người không có phương tiện, đi làm trên tàu và hưởng thù lao theo tỉ lệ sản phẩm đánh bắt được, đã ngủ say; chỉ còn “thuyền trưởng” Trần Quốc Dũng đang cầm lái. Dũng năm nay 26 tuổi, quê Bình Định, là con rể ông Bẩy Sốt chủ tàu, chỉ vào chiếc máy định vị trước mặt và hướng dẫn cho tôi cách xác định vị trí con tàu. “Giờ đã là cuối vụ cá nên phải đi xa; Nếu là giữa vụ (khoảng tháng 4 dương lịch) thì sẽ đi gần hơn anh ạ. Sớm mai ta sẽ đến khu vực để bủa câu (thả câu)”. Có lẽ trên tàu lúc này chỉ còn 3 vật giúp người ta cảm thấy được gắn bó với đất liền; Ngoài chiếc máy định vị, còn một chiếc máy bộ đàm để liên lạc giữa các tàu trong khu vực và một chiếc radio, nhưng cũng chỉ được dùng để nghe dự báo thời tiết vào lúc 18 giờ 30 phút hàng ngày. “Tàu được trang bị những thứ này lâu chưa?”. -“Cũng mới đây thôi, từ khi phát triển nghề đánh bắt xa bờ chúng em mới bắt đầu trang bị những thứ này. Trước đây đi xa chủ yếu phải dựa vào kinh nghiệm, có khi căn cứ vào nước, có khi vào mặt trời, vào trăng sao, thậm chí có khi còn phải chờ để xem cả khói máy bay nữa...”. Nghe vậy, tôi không tránh khỏi cảm giác rùng mình. Nhìn ra ngoài, chưa bao giờ khái niệm trái đất hình cầu lại hiển hiện rõ ràng đến thế; Hút tầm mắt, cả bốn hướng đều mênh mông và vắng ngắt; Trời thì cao vợi vợi, còn dưới chân thì...

Đêm đầu tiên trôi qua trong vô vàn những cảm giác mới lạ: nhớ nhung, kiêu hãnh, tò mò, háo hức, rộn rạo, phấp phồng... giữa tiếng máy nổ đều đều và mùi dầu nồng nặc...

Rong ruổi trên con đường thiên lý xuôi nam, tôi đã phát hiện ra một

cách tính thời gian khá độc đáo; y là bằng bóng nắng trên hai cánh tay. Bắt đầu từ bàn tay trái, nắng leo dần lên cánh tay, rồi vai, rồi giữa đỉnh đầu. Cho đến khi nắng bò xuôi hết bàn tay phải là hết một ngày. Còn trên biển vào dịp này thì có nhiều khi chẳng thể nào phân biệt được hoàng hôn với bình minh nữa. Có những khoảng thời gian rất dài cả mặt trăng và mặt trời cùng xuất hiện bên trời. Cách tốt nhất là nhìn vào màu của nước. Mới chiều qua trời vừa đỏ ối thì sớm nay đã lại ối đỏ; nhưng nước biển hoàng hôn dường như ngả về màu tím nhiều hơn... Nhưng cũng chỉ một ngày đầu tiên ngắm biển vậy thôi, những ngày sau đó công việc của những người bạn trên tàu quả là một chiếc đồng hồ đều đặn và nhẩn nài...

Việc đầu tiên của một chuyến câu là kiếm mồi. Sáng sớm, từ lúc 5 giờ, những người bạn thả xuống biển một tấm lưới gọi là lưới Chuồn. Cá Chuồn là loại cá ăn ở tầng nước trên cùng. Lưới chuồn rộng khoảng 1 mét, dài khoảng gần 30 mét mỗi tấm. 80 tấm lưới nhỏ như vậy ghép lại thành tấm lưới dài hơn 10 hải lý (trên 20 km); Rải hết lưới chuồn cũng mất gần 2 giờ đồng hồ. Sau bữa sáng là tới giờ thu lưới. Những con cá Chuồn có đôi vây dài như đôi cánh, có thể bay lên khỏi mặt nước hàng chục mét, mắc đầy trong lưới sẽ là mồi để nhử những con cá Bò gù háu ăn được gỡ ra, ướp đá dùng dần. Nhưng khi thu lưới chuồn, điều thú vị lại nằm ở những con cá khác mắc trong lưới; thường loài cá Nóc gai mắc lưới nhiều nhất; “Đặc sản đấy anh ạ. Chỉ có ra biển mới được ăn loại này”. Những con cá Nóc gai khi bị kéo lên khỏi mặt nước thì tự hít đầy không khí vào bụng, tròn căng như một trái bóng, giương đầy những chiếc gai nhọn hoắt sẵn sàng gây thương tích cho bất kì ai vô ý đụng phải chúng. “Bếp trưởng” Kim Đa dùng dao nhọn chọc thủng bụng để “tước vũ khí” của chúng rồi đem nướng trên bếp than cho đến khi nào cháy hết lớp gai bên ngoài thì thịt cũng vừa chín. Món cải thiện cho bữa trưa thường là những thứ như vậy.

Thả lưới chuồn mất 2 giờ thì thu lưới cũng mất 3 giờ. “Sơ sơ” đã vậy, còn “việc chính” là bữa câu và thu câu thì còn nhiều hơn. Bữa câu mất 2 giờ và thu câu mất chừng 5 giờ nữa. Thế mới thấy lao động trên biển vất vả như thế nào. Hơn nửa ngày làm việc liên tục dưới nắng, dưới mưa, sóng và gió. Thời gian còn lại là ăn, ngủ và các sinh hoạt khác. Tính ra mỗi ngày mỗi người đi làm trên biển ngủ không quá 5 giờ..

Việc bữa câu thường bắt đầu sau giấc ngủ trưa ngắn ngủi. Trên một sợi dây câu bằng cước dài chừng “hai mươi lý” (20 hải lý, tương đương gần 40 km) to gần bằng chiếc đũa, có tới 500 lưới câu, mỗi lưới mắc vào một sợi cước nhỏ hơn một chút, dài khoảng 100 m. Điểm nối của mỗi sợi cước này với dây câu có gắn một chiếc phao. Tất cả được

thả bồng bình trên mặt biển. Hãy khoan nói tới hiệu quả của mỗi lần bủa câu, chỉ nguyên việc mắc mồi, thả dây, thu dây, mắc phao, gỡ phao... làm sao cho đồng bộ đã là cả một vấn đề đòi hỏi sự phối hợp nhịp nhàng và chính xác đến từng động tác nhỏ. 9 sọt lớn đựng dây câu, 6 chùm lưới, hàng trăm chiếc phao các loại dần dần được rải ra trên biển và mất hút vào giữa những con sóng bồng bình, để lại trên tàu những ánh mắt tràn trề hy vọng...

5.

Chiều chiều ra đứng ngõ sau

Trông về quê mẹ ruột đau chín chiều...

(ca dao nam Trung bộ)

Câu ca đa diết ấy từ bao đời nay tồn tại trong đời sống người dân nơi đây như một niềm khắc khoải xa vời vợi, ai oán mà cam chịu. Biết vậy mà cũng chẳng thể nào khác được, khi mà thiên nhiên đã đặt Phú Yên vào một vị trí vừa thơ mộng, vừa hoang dã giữa hai dãy núi với hai ngọn đèo nổi tiếng, đèo Cù Mông ở phía bắc, đèo Cả ở phía nam như thế này; Để rồi mỗi năm cứ vào dịp Lập hạ, khi mà những cơn gió ướn mọng đầy khao khát của mùa xuân đã lui dần vào xa hút, lại có những buổi chiều mưa rả rích, vừa như hẹn lại vừa như không hẹn, khiến bao vạt áo chột ướt, chột khô; khiến bao chờ đợi cứ kéo dài thêm khắc khoải, đến thành thương, thành nhớ... Cũng chỉ 9 buổi chiều thôi, có thể liên tiếp mà cũng có thể không liên tiếp, miết thành lệ, miết thành quen; cho đến một ngày cái con số 9 vừa dở dang lại vừa tròn trịa kia bỗng thành thơ. Những vần thơ tưởng buồn đến xé ruột ấy cũng lại chính là những náu kéo tâm hồn mỗi người, hướng họ về những gì thiết tha, mềm dịu nhất... Mưa chín chiều...

- “Vậy mà bữa nay đã là chiều thứ mười tám rồi đấy anh ạ!” Thuyền trưởng Dũng nói với tôi khi phía xa xa, bầu trời bỗng xám đen và nhấp nhằng những ánh chớp. - “Giá anh đi vào thảng trước thì nhàn hơn; Thảng này bắt đầu có bão và thường có gió tây nam.”. - “Gió tây nam thì sao? ”. - “Sóng lớn, tàu lắc mạnh, lại hay mưa nữa; cá cũng ít ”. Quả thực đứng trên tàu nhìn những ngọn sóng dập dờn trùng điệp như một đàn ngựa chiến hùng hổ lao về từ phía tây nam, người cũng thấy nôn nao. Nước biển xám lạnh như con người loài dã thú thỉnh thoảng lại ngầu bọt trắng xoá. Con tàu lắc lư như một thứ đồ chơi trong tay đứa trẻ con đồng đánh đang cơn dần dỗi. Sợi dây câu lúc thả xuống biển theo đường thẳng vậy mà lúc thu về, tàu phải chạy theo hình chữ chi. Dân bạn trùm áo mưa lụng thụng vừa làm vừa vượt nước rồng rồng trên mặt. Mấy bữa trước ngoài khơi, khi tàu đổ, thấy mọi người không thả neo mà thả xuống biển một chiếc túi lớn được ghép lại từ

những chiếc bao xác rắn, bên ngoài gia cố thêm một lượt lưới đan bằng dây thường khá chắc chắn; dụng cụ này được gọi là cái giăng. Tôi hỏi: “Sao không thả neo lại thả giăng? ”, một người trả lời: “Nước ở đây sâu, neo nào thả cho lại...” - “Sâu là bao nhiêu? ”; Nhìn mặt nước một lát, anh ta trả lời giọng tỉnh khô: “Chừng hai ngàn thước”... Tự dưng tôi thấy chân mình có vẻ như đứng không vững...

Cái giăng khi được thả xuống biển sẽ trở thành một túi nước nặng, có tác dụng như một đối trọng giúp con tàu đỡ bồng bềnh chứ không có tác dụng giữ cho nó đứng yên một chỗ được. Cả hai sẽ cùng vật vờ trôi theo sóng, nhiều lúc khá xa. Đã có lần từ chỗ bữa câu xong, thả giăng rồi mà tới khi đi tìm để thu câu phải chạy mất cả tiếng đồng hồ. Giờ đây trong cơn giông của chiều mưa “thứ mười tám”, nghe tiếng văng răng rắc những mộng gỗ của chiếc tàu, cảm giác lạnh lạnh không phải chỉ thấm từ những hạt mưa, những đợt gió quất từ bên ngoài vào mà hình như từ những ống xương ra... Nhìn về mặt thản nhiên của những người xung quanh, đành tạm an lòng với ý nghĩ :Quá lắm mình chỉ là người chết đầu tiên. ở đây cách bờ hơn trăm hải lý (gần 200 km), sâu hai ngàn thước; Mà dân biển anh nào giỏi cũng chỉ bơi liên tục được 3 tiếng đồng hồ... Đêm hôm đó, dự báo thời tiết cho biết có áp thấp nhiệt đới, biển động tới cấp 6 ở ngoài khơi vĩ tuyến 17...

Trong khi cố sức bình sinh để giữ cho ruột gan khỏi lộn tùng phèo lên trong bụng, không phải vì lo cho số phận chiếc xe đã đem đã đem đặt cọc, mà chính là không muốn mang tiếng một kẻ đào tẩu; thì những người dân biển vẫn thản nhiên thả lưới, thu câu. Quả thực là đến ngày thứ năm thì cái cần vượt qua không còn là sóng, là gió, là biển nữa mà lại là nỗi buồn của chính bản thân mình. Trong 9 người có mặt trên tàu lúc này thì 8 người có chung một mục đích, một công việc; chỉ riêng mình tôi như kẻ vô công rồi nghề. Mọi công việc trên tàu nhìn thì đã quen, đã thuộc đến nhàm chán, nhưng mó vào việc gì cũng thấy bơ ngỡ, gượng gạo. Xưa kia biển hấp dẫn là thế, quyến rũ là thế; Đứng trên những bãi cát ở Sầm Sơn, Trà Cổ, Sa Huỳnh, Quy Nhơn..., dường như vẫn có một sức mạnh nào đó cứ hút lấy mình, bắt mình phải bỏ dép mà lội oà vào với biển; Còn giờ đây biển đã mở mắt cho mình thấy cái nhỏ nhoi, hữu hạn và bất lực của con người trước thiên nhiên. Ấy vậy mà chưa một phút nào tôi cảm thấy ân hận về cái quyết định xuống tàu của mình. Có lẽ trong rất nhiều điều học được từ biển thì chiến thắng được sự chán nản và sợ hãi cũng là một ấn tượng đáng ghi nhớ.

Giữa triền miên của sự tẻ nhạt, cuộc sống với những phút thanh thoi hiếm hoi vẫn diễn ra đều đặn vào mỗi buổi chiều, sau bữa cơm. Khi

ấy, những người bạn có một khoảng thời gian để nghỉ ngơi. Công việc và cũng là cách giải trí của họ lúc ấy là câu Mực. Một sợi cước, một chùm lưới, một con cá Chuồn làm mồi, họ nhả nha thả xuống biển. Những con Mực bắt đèn lao vào, mắc phải lưới câu, nhấc lên khỏi mặt nước còn trong suốt, tươi rói. Sau mỗi chuyến đi biển về, mỗi người cũng có được chừng 1-2 kg Mực đã phơi tai tái thêm vào thu nhập. Nhìn cái cách gói ghém chút riêng tư ấy của họ mà lòng bỗng thấy nao nao. Cùng chung một chiếc tàu, cùng chung một công việc, nhưng đằng sau họ là rất riêng những cuộc đời....

- “Dân biển tội lắm anh ạ; Sau mỗi chuyến đi như thế này, về nhà được độ 2-3 ngày là lại tiếp tục chuyến nữa. Có biết còn thú vui nào khác nữa đâu mà chẳng dễ nhiều, mà càng dễ nhiều thì lại càng khổ...”. Ngô Văn Mí, một dân bạn tâm sự với tôi như vậy. Mí năm nay 32 tuổi, có 3 con mà trông chỉ trẻ hơn... bố tôi có một chút xú... Không chỉ riêng Mí, hầu hết anh em trên tàu đều có vẻ già và khắc khổ hơn so với tuổi thật của mình rất nhiều. Và còn điều này nữa, cuộc sống lênh đênh triền miên như vậy đã bứt họ ra khỏi đời sống xã hội với một khoảng cách đáng sợ. Họ xa lạ với mọi thông tin, họ ngỡ ngác với bất kỳ công việc gì khác ngoài công việc thường ngày của họ. Suốt chuyến đi, câu chuyện của họ chỉ xoay quanh biển, cá Bò gù và... vợ. Thậm chí còn có chuyện khi thấy tôi đem giấy bút ra ghi chép thì cậu bé Kim Đa, 17 tuổi lại gần và hỏi, một câu hỏi bất ngờ đến xót lòng: “Ờ giấy bé thế, mà chữ chú xấu vậy thì viết báo ai mà đọc nổi?...”.

Ấy vậy mà sự đôn hậu, chất phác của họ thì khó có ai bì kịp. Làm lì đến thô tháo, nhưng bên trong họ là cả một tấm lòng. Hôm đầu tiên xuống tàu, tôi đã được hướng dẫn tỉ mỉ từ cách đi lại, cách sử dụng các loại dụng cụ sinh hoạt, đến cách ngồi, cách nằm ra sao cho đỡ bị say sóng, thậm chí cả cách đi vệ sinh (Đi vệ sinh trên tàu cũng là cả một “nghệ thuật” mà không đúng cách thì không thể thực hiện được). Vậy mà trong những ngày trên tàu, chỉ một tiếng thờ dài, chỉ một bát cơm xới vơi cũng được để ý; Để rồi qua mỗi ngày sống trên biển tôi lại thấy mình bé nhỏ đi một chút, trước thiên nhiên và trước con người...

6.

Đi câu cá Bò gù, nhưng không phải chỉ có cá Bò gù mắc câu mà rất nhiều loài khác nữa. Cái hấp dẫn của mỗi lần thu câu là ở chỗ đó. Khi sợi dây câu được thu về, thường là từ 7 giờ tối đến 12 giờ đêm, những chiếc lưới câu được kéo lên, bao nhiêu điều bí ẩn sau làn nước dần dần được sáng tỏ; cũng là lúc niềm vui và sự thất vọng đứng sắp hàng lần lượt...

Con mồi đầu tiên mà chúng tôi săn được là một con mồi đáng giá. Con

cá Bò gù nặng gần 1 tạ mắc câu đang bơi thoăn thoắt dưới ánh đèn sáng rực, bị ghì vào mạn tàu. Với trọng lượng ấy thì sợi dây câu chẳng thấm tháp gì; nó chỉ có tác dụng như một sợi dây cương để gióng con cá lại gần mà thôi. Để kéo được nó lên tàu, những “thợ săn” phải dùng đến một chiếc móc sắt to hơn ngón tay cái, dài gần 2m để hỗ trợ. Cái khó là không được để trầy xước trên da con vật nên chỉ được móc và móc đúng vào mang cá. Lên tới nơi phải dùng vồ gỗ đập vào giữa đỉnh đầu cho chết ngay; Trước hết là để nó khỏi nhảy trở lại xuống biển, nhưng quan trọng hơn là như vậy thịt mới tươi và giữ được lâu; sau đó là động tác sơ chế: chặt vây, moi ruột, bóc mang rồi đem ướp đá. Đêm đầu tiên chúng tôi bắt được 2 con như vậy. - “Cũng chưa phải là nhiều, đã có lần bọn em bắt được 5 con một lần thu câu như thế này”. Có lẽ với những người “thợ săn” lão luyện thì chưa đáng kể gì; nhưng với tôi, lần đầu tiên nhìn thấy những con cá lớn như vậy không phải là không có ấn tượng. Và đêm đó, khi lang thang ra ngoài “boong” tàu, cứ nghĩ đến 2 con cá đang nằm lặng phắc trong khoang, mắt nhắm nghiền mà thấy rờn rợn, cá như cũng có hồn...

Điều kỳ lạ và cảm cảnh hơn có lẽ vẫn là chuyện con mồi của đêm hôm sau. Khi ấy tôi đang nằm ngủ thì Kim Đa chạy vào gọi giật: “Dậy ra xem, con này to lắm”. Con mồi mắc câu đã kéo cả chiếc phao chìm xuống đáy biển. Đây là chiếc phao làm dấu. Cứ mỗi lưới câu là một phao, 25 chiếc phao nhỏ thì lại tới một chiếc phao lớn làm dấu. Chiếc phao này to cỡ quả bóng đá, được làm bằng thứ nhựa dày, chắc, có thể chịu được tải trọng từ 150- 200 kg; vậy mà nó kéo lút xuống nước tới mức... nổi vì không chịu nổi áp suất. Loay hoay tới gần 30 phút chúng tôi mới lôi nó lên tới tầng nước mà ánh đèn chiếu tới. Nhìn con vật to như chiếc giường đôi, bơi thư thái, uyển chuyển trong làn nước tím ngắt mà rợn tóc gáy. Đó là một con cá đuối loại lớn, rất ít gặp. Khi đã móc được móc sắt vào nó, tôi tưởng sắp được tận mắt chứng kiến một trong những loài quái vật của biển trong sự bất lực phô bày; nhưng ngờ đâu một “thợ săn” tiến lại dùng dao cứa đứt chiếc miệng vừa chồm nhô lên khỏi mặt nước để lấy lại chiếc lưới câu, sau đó lại thả nó về biển. - “Con này lớn vậy nhưng bán thì chỉ được 40- 50 ngàn đồng là cùng, bắt lên chỉ tổ nặng tàu”. Anh bạn nói giọng tiếc rẻ. Vậy là bữa đó “lỗ” mất chiếc phao...

Những đêm sau còn một vài con cá Thu, cá Bò gù mắc câu nữa nhưng hầu như không có gì đáng kể nếu như trong đó không có một con cá Bò gù mà anh bạn chịu trách nhiệm sơ chế suýt đứt tay vì gặp phải trong bụng nó mấy mảnh vỡ của một chiếc Tivi và một nắm đinh ốc cùng một lô dây dợ lằng nhằng khác. Rất tiếc là tất cả những con cá

bắt được trong chuyến này không kiếm được chiếc nhẫn, đồng hồ hay thậm chí chỉ là một chiếc cúc áo nào để kiểm chứng lại chuyện của một thời đồn đại; Hay là lâu lắm rồi không còn người vượt biển nữa nên các cu cậu phải “xoi” đến cả Tivi...

Lẽ ra chuyện về những con mồi còn tiếp tục kéo dài thêm nữa, biển cả mênh mông còn bao điều bí ẩn, cho dù bí ẩn đó chỉ cách mặt nước trên dưới 2000 thước và cách bờ biển Tuy Hoà hơn trăm hải lý, nhưng cũng là cả một kho tàng; nếu như không có một bất ngờ xảy ra với chúng tôi...

7.

Khi mà cảm giác lênh đênh đã trở thành thường trực thì người ta cũng bắt đầu không bận tâm đến nó nữa. Thói quen của dân biển đã thấm dần vào tôi lúc nào không hay. Đã bắt đầu quen với những bữa cơm vôi vãi, rất một thứ gia vị là nước mắm và ớt. Cái màu xanh ngấn ngắt của nước biển cũng không còn vẻ nghi hoặc trong cảm nhận nữa mà thay vào đó là một sự chờ đợi, hy vọng. Giọng Phú Yên lúc thường nghe buồn da diết như sắp khóc, xuống biển bỗng trở nên thân thiết lạ lùng. Cũng đã thôi cái tư tưởng đếm ngược từng ngày để đợi hồi về lại đất liền. Chẳng phải là yêu thêm biển, cũng chẳng phải một niềm đam mê gì mới vừa xuất hiện, mà sự thực là chán nản; Nản đến nỗi bất cần. Thôi thì phó mặc tất cả, buông xuôi tất cả... Được cái với cường độ làm việc như ở đây, ngày dường như cũng ngắn bớt lại...

Trong tâm trạng như vậy, vào một ngày mà số cá trong khoang đã hòm hòm gần 3 tạ thì chúng tôi gặp một sự cố mà có lẽ cả một đời đi biển cũng hiếm có người gặp phải.

Hôm đó sau khi đã bữa câu, như mọi ngày, con tàu và chiếc giăng lại dất dứu nhau vật vờ trên biển. Gió chiều nay mạnh hơn mọi ngày, trời cũng tối sớm hơn bởi những đám mây đen giăng khắp. Và mưa. Cơn mưa lớn nhất kể từ ngày chúng tôi ra khơi tới giờ, và có lẽ là cơn mưa khủng khiếp nhất đối với riêng tôi từ trước tới nay. Nước mưa dột lênh láng khắp trong cabin hoà cùng với nước biển hắt từ dưới lên khiến tất cả mọi vật đều ướt sũng sụ. Trong cảm giác của tôi, biển đã gào lên thực sự. Giữa đen ngòm của trời và nước thỉnh thoảng lại loé lên những ánh chớp chói gắt đến rùn người. Đã xuất hiện những cái chau mày đầy phân vân của những người trên tàu mà với tôi, đó là những chiếc “phong vũ biển” chính xác và nhạy cảm nh t về sự an toàn. Không còn cách nào khác, thuyền trưởng Dũng đành phải cho tàu nổ máy thu câu sớm, một việc làm vô cùng hạn chế của người đi biển từ trước tới nay. Khi tiếng máy gầm lên, tàu bớt chòng chành đôi chút, cảm giác bị động cũng bớt đi phần nào; Nhưng trong ánh mắt của

những người bạn, hình như mong muốn và mọi sự cố gắng lúc này là thu về được hết dây câu chứ không phải là cá nữa...

Trong gió bão, tiếng máy tàu bỗng gần lên bất thường; Và bàn tay trên vô lăng của Dũng đêm nay sao có vẻ gì lúng túng. Sự nhিপ nhàng của một guồng máy mà bấy nay tôi vẫn thầm khâm phục bỗng chuech choạc hẳn. Trong tiếng mưa, tiếng sóng, tiếng máy và vô số những âm thanh hỗn loạn trên biển lúc này, Dũng nói nhỏ vào tai Sĩ, người em ruột cùng có mặt trên tàu, một điều gì đó mà tôi nghe không rõ; Từ khi ấy không thấy Sĩ trong tốp người đang hối hả thu câu ngoài "boong" nữa. Cậu ta chạy lên chạy xuống liên tục giữa buồng lái và khoang máy, vẻ mặt đầy căng thẳng...

Chật vật mãi rồi sợi dây câu cũng được thu hết lại khi trời gần sáng. Mưa cũng ngớt dần, chỉ còn những con sóng nhấp nhô, sản phẩm của gió tây nam, đưa đẩy con tàu như một sự dễ dàng vụng về bởi những gì đã xảy đến đêm qua.

Nhìn đám bạn ngủ lả lác trên chiếc phản đã chuyển màu thâm sì vì nước, tôi chưa kịp nuốt cái tiếng thở phào trút gánh thì bỗng thấy hai anh em Dũng, Sĩ, mắt ngầu đỏ, đang lúi húi phía đuôi tàu. Ra tới nơi thì chỉ kịp nghe thấy một câu thảng thốt: Hồng!...

Thì ra đêm qua trong cơn động biển, chiếc tàu của chúng tôi đã bị đứt sợi dây điều khiển bánh lái (dân biển ở đây gọi là sợi cương). Chiếc bánh lái trong khi quay tự do đã đập gãy 1 trong 3 chiếc cánh của chân vịt. Con tàu mất khả năng điều khiển, vật vờ như một chiếc lá, quần quai, lênh đênh...

Bật máy định vị, một con số lạ hoắc hiện lên.

Nhìn ra xung quanh, vẫn chỉ nước là nước...

Anh chàng thuyền trưởng 26 tuổi mở máy bộ đàm liên lạc với một con tàu ở gần đó; Nghe trong máy tiếng một cụ già: "Chưa gặp trường hợp này bao giờ."...

Phía mũi tàu, bó hương vẫn dùng thấp trước mỗi lần bữa câu, giờ ai đó đã lại thấp lên, cháy quá nửa...

Mặt trời chuyển dần từ màu đỏ sang màu vàng, rồi trắng gay gắt. Những người bạn lần lượt thức dậy, không ai nói với ai câu nào. Một sự im lặng đến khó thở trùm khắp con tàu...

8.

Bên cạnh thế mạnh là cây lúa (Đồng bằng Tuy Hoà vốn vẫn được coi là vựa lúa của miền Trung), thì Phú Yên với gần 200 km bờ biển, còn có một tiềm năng kinh tế to lớn về thủy sản mà đánh bắt cá Ngừ Đại dương là một mũi nhọn. Theo các nhà chuyên môn phân tích thì phát triển đánh bắt xa bờ sẽ đạt được 3 lợi ích. Thứ nhất là đẩy mạnh kinh

tế; Thứ hai là bảo vệ được nguồn tài nguyên biển ven bờ và thứ ba là bảo đảm chủ quyền an ninh lãnh hải của Tổ quốc. Với sản lượng hàng ngàn tấn mỗi năm, nghề đánh bắt cá Ngừ Đại dương đã bổ xung vào nguồn thu cho Phú Yên hàng chục tỷ đồng. Ấy vậy nhưng có đi theo những “thợ săn” trên biển kia mới thấy việc đầu tư phát triển nghề này hiện còn khá nhiều bất cập mà sự cố chúng tôi gặp phải trên đây, tuy là hãn hữu, nhưng vẫn chỉ là một trong rất nhiều tai ương mà người đi biển dễ gặp phải. Bữa đó phải mất cả buổi sáng, hai anh thợ lặn bắt đắc dĩ là Dũng và Sĩ mới thay được sợi dây cương cho bánh lái, còn chiếc chân vịt thì đành chịu. Chiếc tàu bị “què” ị ạch đưa chúng tôi chạy gần hết ngày hôm đó mới trở về được vị trí trước khi bị trôi, và qua suốt đêm hôm đó, tới gần trưa hôm sau, ngọn Đá Bia mới lờ mờ hiện ra bằng... điều thuốc lá. Cứ giả thiết cơn bão đêm đó không kịp tan thì chẳng biết rồi ai sẽ là người nhận được chiếc nhẫn của tôi trong bụng một con cá Bò gù nào đó nay mai đây?... Mà thực ra cũng chẳng cần nghĩ xa đến như vậy, có bao nhiêu việc hàng ngày đang diễn ra quanh ta vô cùng đơn giản, vậy mà khi ra đến ngoài khơi kia mới nhận ra đó là cả một vấn đề sống còn; Ví như câu hỏi của một người bạn trước lúc lên đường: “Ông đã mổ ruột thừa chưa; Chẳng may ra tới ngoài đó đau thì ông tính sao? “. Trời đất; đúng là chuyện vô hậu!...

3 tạ cá, may ra thì hoà vốn nếu không tính đến chiếc chân vịt sẽ phải thay thế sau chuyến đi này. Giá thu mua cá trên bến biển đổi từng ngày. Nước ngọt còn, dầu nhớt còn, lương thực còn; nhưng hành trình mới qua được 2/3 số ngày đã phải khép lại, âu cũng là một lần dang dở. Những con cá đang được chờ đón trên bờ. - “Về tới TP Hồ Chí Minh là chúng tôi sang hàng chuyển đi Mỹ ngay. Chậm nhất là ngày mốt sẽ tới nơi.”; Một chủ thầu thu mua hồ hỏi nói.

Ngày mốt! Vâng, ngày mốt rất có thể cũng là lúc những người bạn đang một mỗi bước chân trên đường trở về kia sẽ lại hồi hả bắt đầu cho một chuyến biển mới. Còn bây giờ, xóm chài đang chờ đón họ như những người khách phương xa...

Bồng bềnh trên bến cảng, cái cảm giác say đất thật không mấy dễ chịu; Đầu óc lâng lâng, người nhẹ bẫng. Mới chỉ bấy nhiêu ngày mà bao nhiêu buồn, vui, sợ hãi, bất ngờ, tin cậy, thương yêu... đủ cả, để rồi giờ đây giữa cái quen thuộc đến thành vô cảm xưa nay là đất mà cũng đầy lạ lẫm; cứ chòng chành, chao đảo như hờn như dỗi... Thế mới hay chẳng cần là dài hay ngắn, hãy chỉ cần thật kỹ lưỡng với với ngay cả những điều tưởng như đơn giản ở xung quanh thì cũng đã đủ nhận ra nhiều mới lạ lắm rồi.

Và món quà tôi mang về từ biển là một chiếc lưới câu to gần bằng

ngón tay út, trên mẫu cước còn nham nhở dấu răng cá tước xơ; dấu vết của sự vùng vẫy đầy tuyệt vọng, nhưng cũng đồng thời là chứng tích về sự chiến thắng của những con người hồn nhiên, quả cảm giữa Đại dương ./.